

GILERA

manual
de
instrucciones

www.lamandata.com



modelo G 150
supersport

INSTRUCCIONES

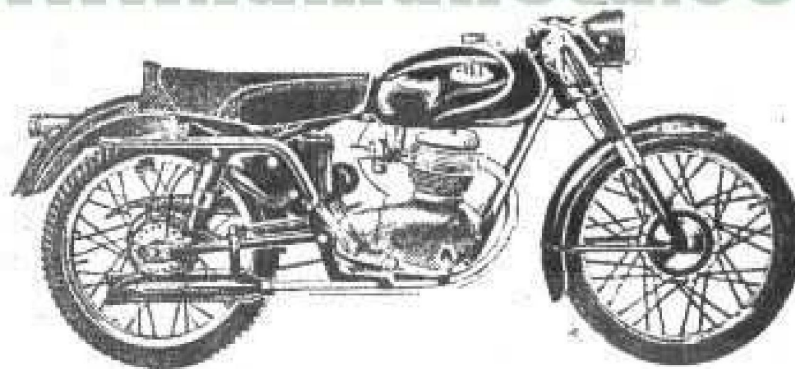
*para uso y
mantenimiento
de la*

MOTOCICLETA

GILERA

G-150 - Supersport

www.lamaneta.com



GILERA ARGENTINA

S. A. C. e I.

*Bernardo de Irigoyen 546
Buenos Aires*

ADVERTENCIA

La observación fiel de las normas que contiene el presente manual, permite usar la motocicleta Gilera G-150 - Supersport en las mejores condiciones y evita los inconvenientes provocados por la falta de cuidados o el deficiente mantenimiento.

Para las operaciones del control periódico y las revisiones se aconseja dirigirse únicamente a los concesionarios o agencias autorizadas, que garantizan un trabajo consciente, solícito y económico.

Para los cambios eventuales de cualquier pieza, exija y acepte únicamente repuestos originales "Gilera".



INDICE

	página
1 disposición de los comandos	6
2 datos para la identificación	8
3 motor	10
4 lubricación del motor	13
5 vehículo	14
6 instalación eléctrica	16
7 normas para el uso	18
8 consejos para solucionar inconvenientes	23
9 regulaciones	25
10 normas para el mantenimiento	30

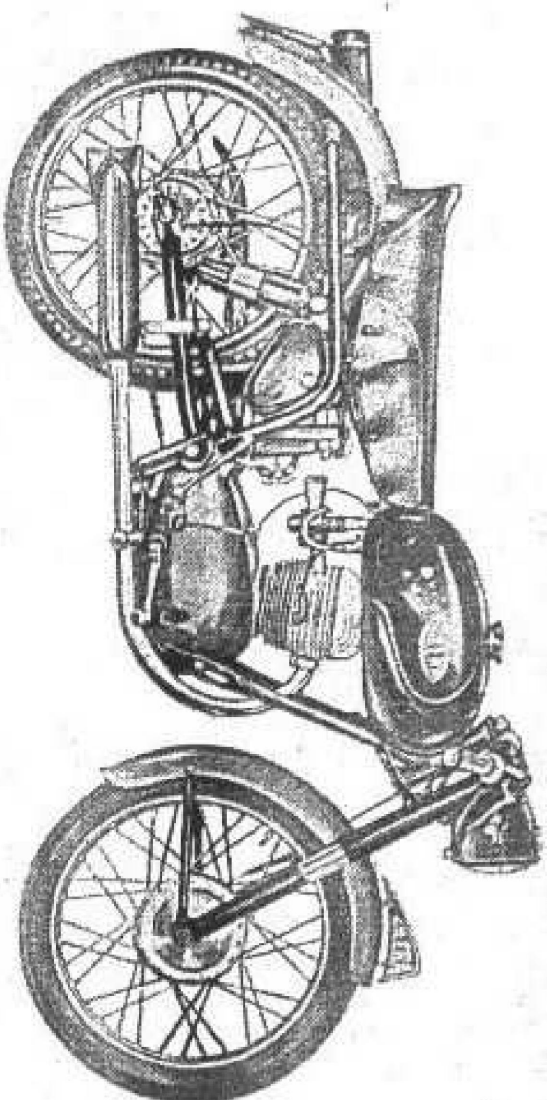


Figura 1
www.lamandeta.com

MOTOCICLETA

GILERA

G-150 - Supersport

Lado -

distribución



MOTOCICLETA

ALTERA

G-150 - Supersport

Lado

Transmisión

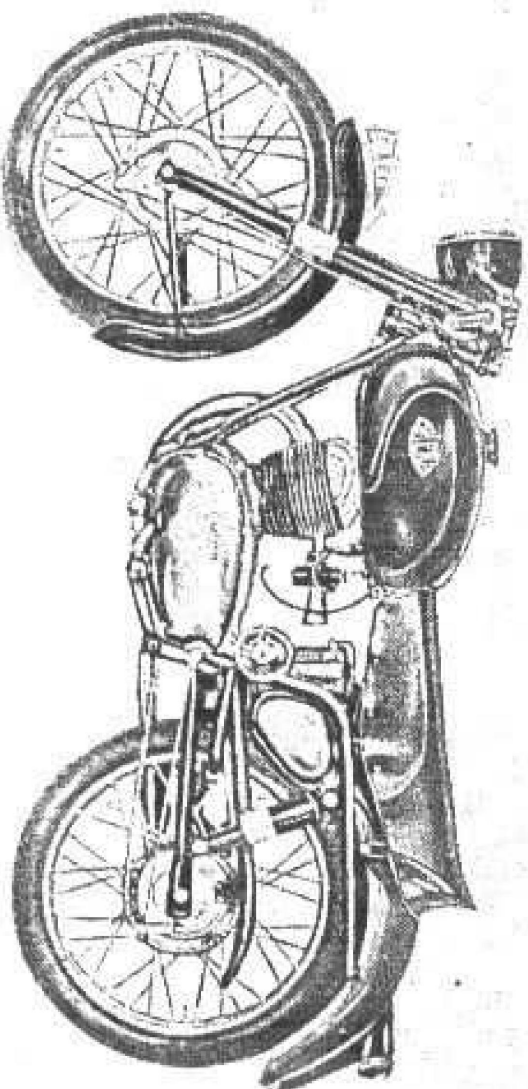


Figura 2

www.lamaneta.com

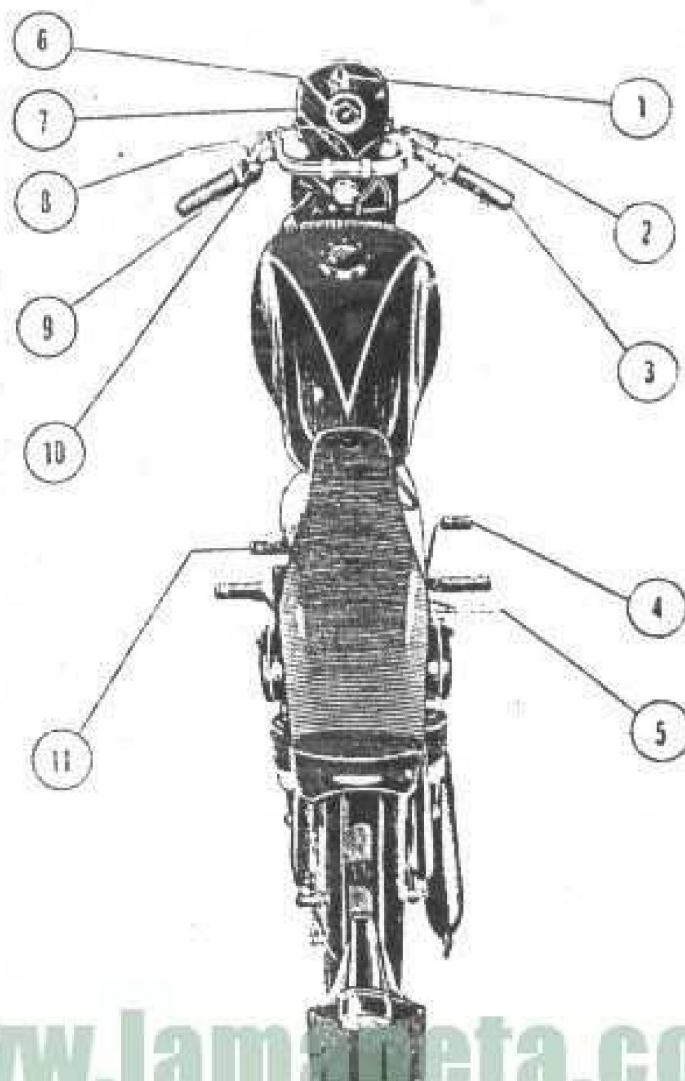
disposición de los comandos

Figura 3

1

Los órganos de comando de la motocicleta, dispuestos según se indica en la figura 3, son los siguientes:

- 1) Llave de contacto
- 2) Palanca mando freno delantero
- 3) Puño comando gas
- 4) Pedal comando cambios
- 5) Pedal de arranque
- 6) Velocímetro-cuentakilómetros
- 7) Cambiador de encendido (batería-dinamo)
- 8) Palanca de comando del embrague
- 9) Palanquita de cambio de luces
- 10) Bocina eléctrica
- 11) Pedal de mando freno trasero



www.lamameta.com

MOTOCICLETA

GILERA

G-150 - Supersport

Figura 3

datos para la identificación

2

Figura 4

www.lamaneta.com

Cada motocicleta se distingue por el número de identificación que lleva grabado, en el cuadro y en el motor, en los lugares que se indican a continuación:

En el cuadro

Sobre el caño superior, atrás, a la derecha, bajo el asiento.

En el motor

Sobre el cárter, a la derecha, cerca de la base de apoyo del cilindro.

Este número sirve para la identificación de la motocicleta a los efectos legales y se registra en el certificado de origen del vehículo.

El número de identificación debe ser indicado en todos los casos en que se requieran piezas de repuesto.

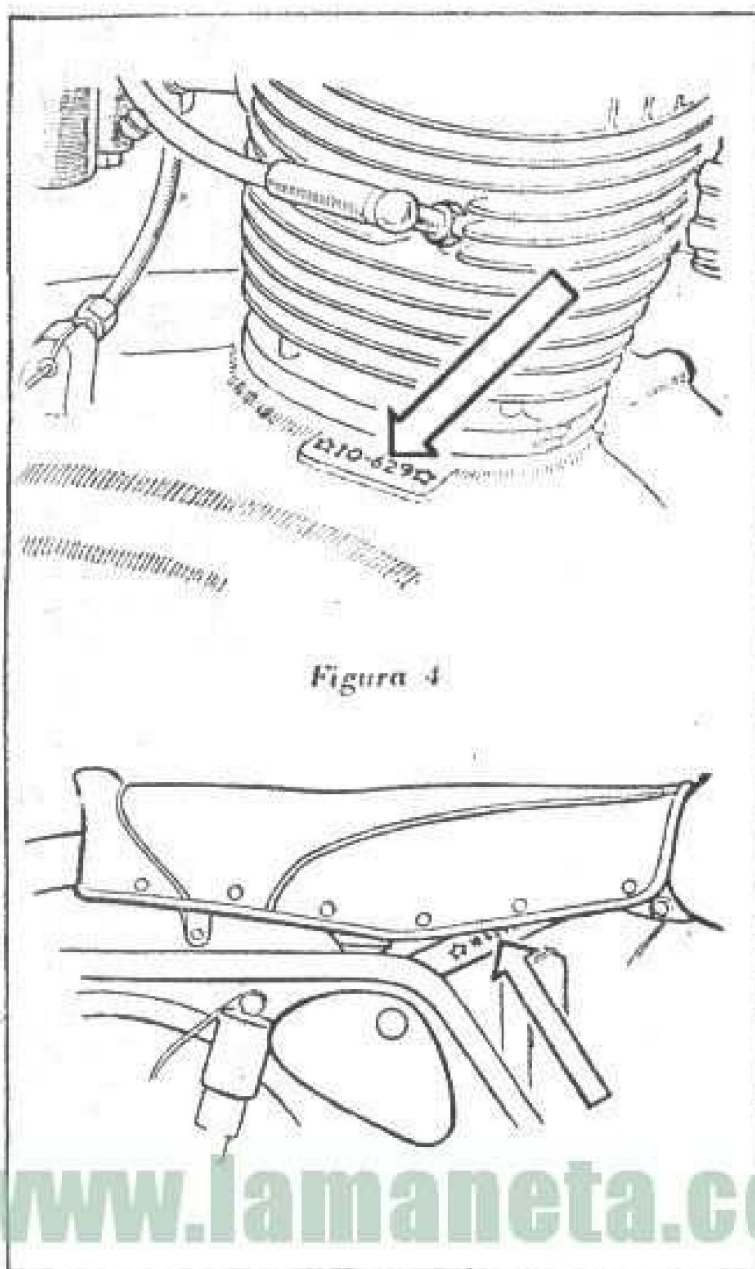


Figura 4

www.lamaneta.com

GILERA

Recuerda a los
concesionarios o
agentes autori-
zados para las
revisaciones pe-
riódicas.

motor

3

Características generales

TIPO G-150 - SUPERSPORT, n 4 TIEMPOS

Número de cilindros	1
Diámetro	60 mm
Recorrido	54 mm
Cilindrada	152 cm ³
Relación de compresión	1:6,5
Potencia máxima	8,5 HP
Régimen de potencia máxima	6500 r.p.m.
Régimen de cupla motriz máxima...	4200 r.p.m.
Diámetro útil de la válvula de admisión	25,5 mm
Diámetro útil de la válvula de escape	22,5 mm

Cilindro

De hierro fundido.

Cabeza del cilindro

De aleación especial de duraluminio, con cámara de explosión de hierro.

Distribución

A válvulas en la cabeza, impulsada por vástagos y balancines. Doble resorte de válvulas.
El árbol de la distribución comanda las varillas por intermedio de los botadores a platillo.

La luz normal entre balancines y válvulas, con el motor frío, es de 0,1 mm para la válvula de aspiración y de 0,15 para la válvula de escape.

Alimentación

El carburador es alimentado por gravedad desde el tanque.

Datos del carburador

Tipo M B-20

Con mando a mano de la toma de aire.

Difusor de 20 mm de diámetro.

Gigleur máximo 95.

Gigleur mínimo 40.

Aguja E-12 (posición normal) muesca N° 2.

Pulverizador N° 260 B.

Flotante N° 3, de 6,5 grs.

Encendido

Encendido a batería con:

- 1 Ruptor a avance automático, sincronizado con el árbol de la distribución. El avance fijo puede ser regulado por medio de dos hendiduras circulares practicadas en la chapa portarruptor, entre las cuales pasan los tornillos de fijación que, una vez aflojados, permiten la rotación del conjunto instalado en la chapa.

Avance fijo: 15° - 17° del PMS.

Avance automático: 40° - 45°.

- 2 Bobina de encendido, colocada bajo el caño superior del cuadro, en la cavidad del tanque.

- 3 Condensador, atornillado al cárter, sobre la dinamo.

- 4 Cambiador de encendido, para la alimentación de la bobina, incorporado al faro. Este dispositivo permite el funcionamiento del motor aún con la batería descargada e inclusive sin ella.

- 5 Bujía, diámetro y paso, 14×1,25.

Lubricación

Figura 5

Por circulación forzada, al eje del motor y balancines, con bomba mecánica de engranajes y filtro desmontable.

Enfriamiento

A aire, mediante aletas adecuadas dispuestas sobre el cilindro, en la cabeza y la tapa de los balancines.

Transmisión

A engranajes entre motor y cambio, con amortiguador contra sacudidas interpuesto en la barra de torsión.

Proporción en la transmisión: 2,76 (47/17).

Entre cambio y rueda, a cadena, con acoplamiento elástico interpuesto entre el tambor del freno y la maza de la rueda.

Proporción de la transmisión: 50/19 (2,63).

Embrague

A discos múltiples.

Discos de conducto N° 3, guarnecidos con material de frotamiento especial.

Discos conductores N° 3.

Cambio de velocidad

De cuatro velocidades, con árbol auxiliar y engranajes deslizantes, impulsados por medio del selector con mando a pedal.

Correlaciones de los cambios:

1ª velocidad: 2,78 ($31/21 \times 34/18$)

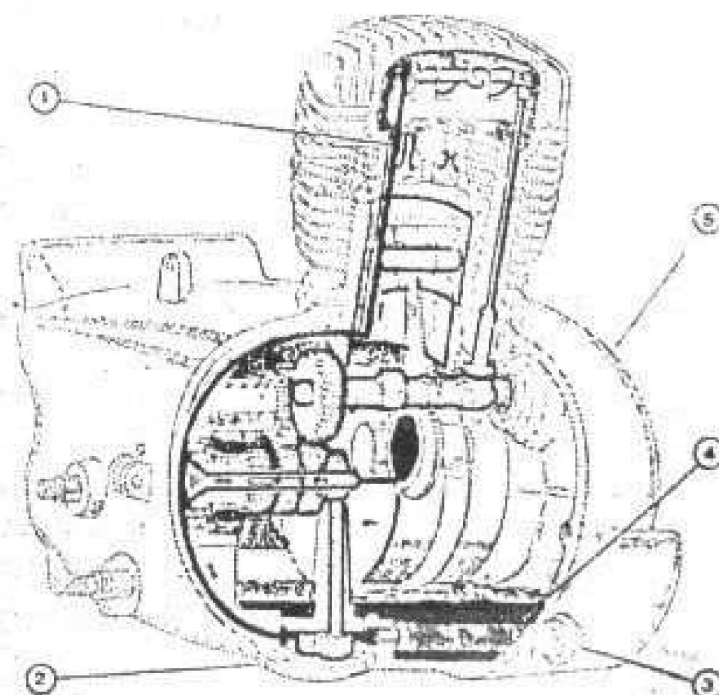
2ª velocidad: 1,86 ($31/21 \times 29/23$)

3ª velocidad: 1,265 ($31/21 \times 24/28$)

4ª velocidad: 1,—

lubricación del motor

4



www.lamaneta.com

Figura 5

- 1 Prisionero hueco para llevar aceite al distribuidor incorporado en la tapa de la cabeza para la lubricación.
- 2 Bomba de aceite.
- 3 Tapón del filtro del aceite.
- 4 Filtro del aceite.
- 5 Base del cárter.

vehículo

5

Peso	1,300 m.
Largo máximo	1,970 m.
Ancho máximo	0,550 m.
Altura máxima	0,920 m.
Altura mínima desde el suelo	0,200 m.
Peso de la motocicleta sin combustible	100 kg.
Id. en condiciones de marcha	110 kg.

Cuadro

De caños de acero perfilados en frío, unidos con soldadura eléctrica y autógena, según las exigencias.

Suspensión delantera

Del tipo telescópico, con amortiguador hidráulico de fin de carrera.

Suspensión trasera

Del tipo a horquilla oscilante, con elástico a espiral cilíndrica de torsión en estuches telescópicos, con amortiguador hidráulico incorporado.

Frenos

Frenos en las ruedas, del tipo a mordaza y expansión, que obran sobre un diámetro de 150 mm.

Ruedas

Del tipo a rayos tangentes. Llantas: en fleje de acero, 19×2.

Neumáticos

Delantero: 19×2.5 — rayado.
Trasero: 19×2.5 — cuadrículado.

Presión del aire

Delantero: 19×2.5 — rayado.
Trasero: 1,75 kg. $\times$ cm² (25 lbs. $\times$ pulgada²)

Abastecimientos

Nafta: capacidad del tanque, 13 litros aprox.
Aceite: 1,350 kg. aprox.

Rendimiento

Velocidades en las diferentes marchas, correspondientes al régimen de potencia máxima del motor:

- 1ª velocidad: 38,7 km. por hora.
- 2ª velocidad: 64,8 km. por hora.
- 3ª velocidad: 75 km. por hora.
- 4ª velocidad: 115 km. por hora.

Pendientes máximas superables:

- En 1ª velocidad: 35 % a la veloc. de 24 km/h.
- En 2ª velocidad: 23 % a la veloc. de 36 km/h.
- En 3ª velocidad: 16 % a la veloc. de 53 km/h.
- En 4ª velocidad: 12 % a la veloc. de 67 km/h.

Consumo de nafta

2,800 litros de nafta cada 100 km. (según la norma C.U.N.A.)

Autonomía

500 kilómetros.

Las performances señaladas se entienden con el vehículo en perfectas condiciones de marcha, montado sólo por el conductor y en posición de mínima resistencia al aire, sin viento, con nafta apropiada y sobre caminos pavimentados lisos.

instalación eléctrica

6

Figura 6.

Dinamo

Exapolar de 45 W - 6 V, con regulador automático de tensión. El rotor va unido directamente al eje del motor, mientras que el armazón, centrado en su correspondiente alojamiento en el cárter, está asegurado a éste mediante dos pernos.

Batería

Capacidad: 7 A/h - 6 Volts.

Bocina eléctrica: 6 Volts.

Luces

Farol delantero de 130 mm de diámetro, a 3 luces con protector contra encandilamientos, integrado por:

- 1 lámpara (luz para caminos, campo, etc.) bilux W. 25-25, 6 V.
- 1 lámpara (luz para la ciudad) 5 W - 6 V.
- 1 lámpara de posición 3 W - 6 V.
- 1 llavécita de contacto, para interruptor y cambio de luces.
- 1 cambiador de encendido.
- 1 cambiador para la luz contra encandilamiento, con botón para la bocina, aplicado al manubrio.

Farolito trasero con vidrio refrangente, con una lámpara de 3 W - 6 V.

INSTALACION ELECTRICA

MOTOCICLETA



C-150 - Supersport

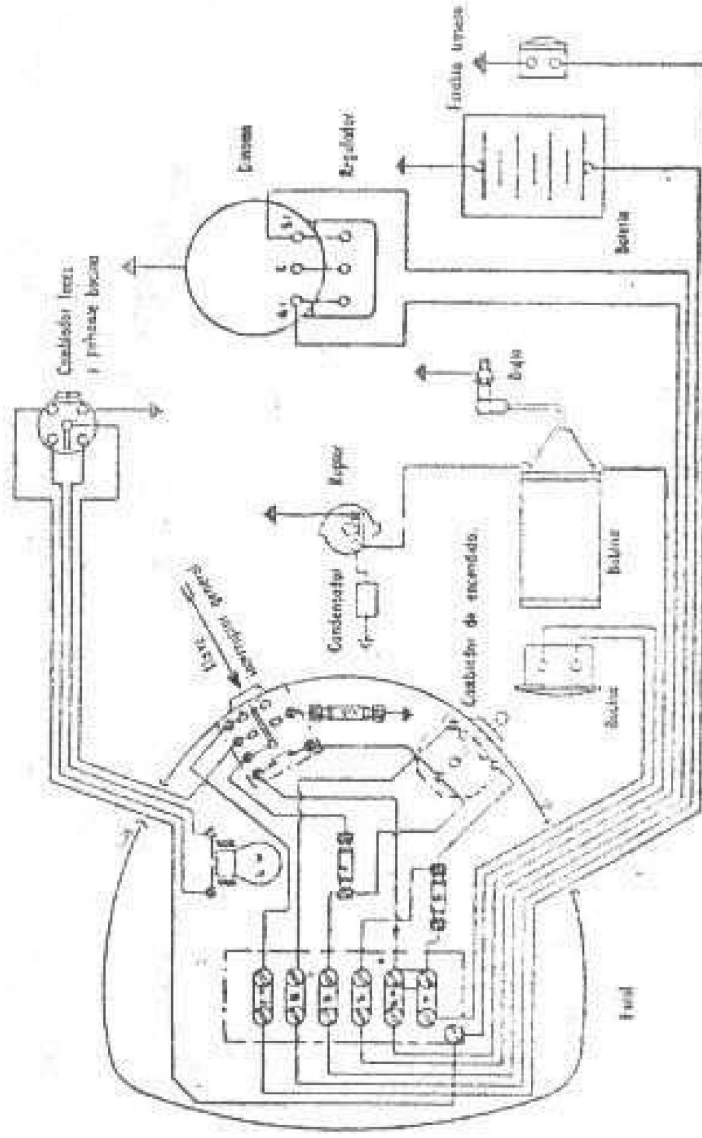


Figura 6

www.lamaneta.com

normas para el uso

7

Antes de poner en marcha la motocicleta, hay que asegurarse que en el tanque haya nafta suficiente y que la llave de paso de la nafta esté abierta (palanca hacia abajo).

Verificar el nivel del aceite en el motor, el que debe alcanzar la altura de la extremidad inferior de la apertura de carga del aceite, situada sobre el lado derecho del cárter, estando la máquina con las ruedas en el suelo, sobre un plano horizontal. Cuando la máquina es nueva, a efectos de permitir el gradual asentamiento de la misma, lleva un bujecito instalado en el carburador, que permite alcanzar una velocidad máxima en 4ª de 60 km/h, pero cuando se marche en 1ª, 2ª ó 3ª, será conveniente no superar las siguientes velocidades:

1ª velocidad: 21 km/h

2ª velocidad: 32 km/h

3ª velocidad: 47 km/h

Dicho bujecito debe ser conservado por lo menos durante los primeros 1.000 km.

Después de los primeros 500 km, tratándose de máquinas nuevas, es necesario cambiar totalmente el aceite del cárter y colocar aceite nuevo. Hay que verificar también la limpieza del filtro. El aceite debe ser renovado completamente cada 2.000 km.

Se aconseja usar aceite "Castrol":

Verano: tipo "XXL" o "G.P."

Invierno: tipo "XL".

Puesta en marcha del motor

Conectar la llavecita interruptora colocada sobre el faro, empujándola a fondo; verificar que la nafta llegue al carburador, apretando el botón ubicado sobre la tapa del vaso de nivel constante; controlar que el cambio esté en la posición de punto muerto; tener cerrado el comando del aire, que se encuentra sobre el carburador, empujándolo hacia abajo (figura 7); abrir lige-

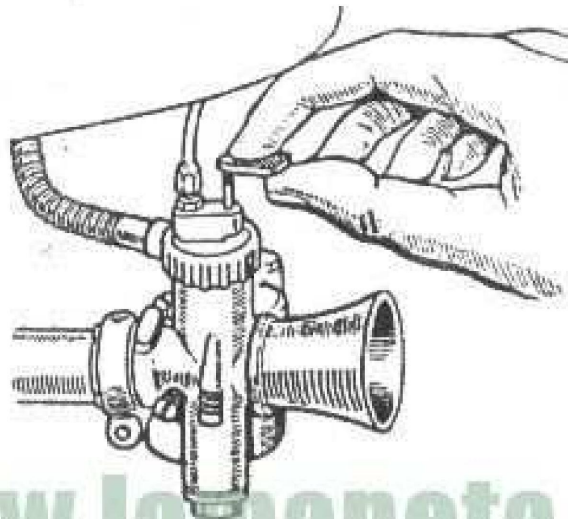


Figura 7

ramente el comando del gas, haciendo girar el puño $\frac{1}{8}$ aproximadamente de su recorrido, y enseguida apretar con el pie el pedal de arranque. Si el motor no se pone en marcha, repetir la maniobra abriendo menos o más el mando del gas.

Debe evitarse hacer girar inmediatamente demasiado fuerte el motor, especialmente si éste está frío, siendo necesario permitir que el aceite entre completamente en circulación.

Si el funcionamiento del motor es normal, la puesta en marcha debe conseguirse sin dificultad, aún en condiciones desfavorables de temperatura.

Si después de repetidas tentativas el motor no anda, ello puede deberse a las siguientes causas:

a) La nafta no llega al carburador:

- 1º) el tanque está vacío;
- 2º) la llave de paso está cerrada;
- 3º) el caño de la nafta está obturado;
- 4º) el agujero de comunicación con el aire sobre la tapa del tanque está tapado;
- 5º) el carburador está sucio.

b) Agua en el carburador: limpiar el carburador y el conducto.

c) Carburador ahogado: cerrar la llave de paso y hacer aspirar el exceso de nafta.

d) Falla del encendido:

- 1º) controlar si la bujía, sacándola de su lugar y apoyándola con la parte metálica en el cilindro, da chispa.

- 2º) verificar que el fusible colocado en el faro no esté fundido;

- 3º) verificar: si la bujía está limpia, en caso contrario, limpiarla, en lo posible con un cepillito metálico; si el aislador está intacto, sin resquebrajaduras, en caso contrario, cambiar la bujía; si las puntas están demasiado juntas o demasiado separadas: la distancia debe ser de 0,5 mm.;

- 4º) examinar el cable de la bujía: si está roto o mal aislado, cambiarlo.

Marcha de la motocicleta

Para poner en movimiento la máquina, una vez que el motor está en marcha, se debe apretar a fondo la palanca de embrague, impulsar hacia arriba el pedal del cambio de velocidad de la posición de libre (0) (figura 8) a primera velocidad, abandonar progresivamente la palanca de embrague y acelerar, al mismo tiempo, gradualmente el motor.

Cuando la máquina ha alcanzado la velocidad de 20 km/h aproximadamente, cerrar rápidamente el acelerador apretando al mismo tiempo la palanca de embrague y empujar hacia abajo el pedal de cambio; se pasa así a 2ª velocidad, luego de lo cual se afloja el embrague y se acelera en la forma ya señalada.

Luego de alcanzar la velocidad de 40 km/h, aproximadamente, se pasa a 3ª velocidad repitiendo la maniobra realizada para pasar de la

www.lamaneta.com

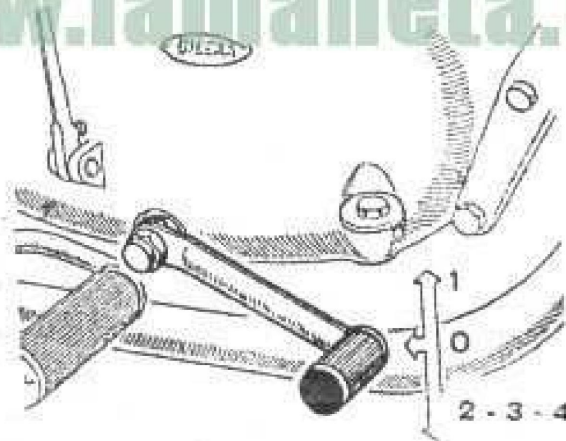


Figura 8

1ª a la 2ª y al alcanzar los 60 km/h, aproximadamente, se pasa a 4ª repitiendo la maniobra indicada.

Para pasar de la velocidad superior a la inferior, se procede del siguiente modo: cerrar el gas, apretar la palanca de embrague, acelerando rápidamente por un brevísimo instante el motor, de manera de permitir la sincronización de los engranajes a engranar, empujar hacia arriba el pedal de cambio, enseguida aflojar la palanca de embrague y acelerar según se ha descrito.

●
recuerde

www.lamaneta.com

que siguiendo las normas detalladas en este manual, usted logrará mantener su motocicleta en perfectas condiciones. Cuando se le presente alguna dificultad visite a un Agente Gilera Autorizado, quien lo asesorará debidamente.

CONSEJOS

para
solucionar
inconvenientes

8

Las dificultades más comunes se pueden dividir en tres clases:

a) Inconvenientes causados por la carburación deficiente.

1.º Explosiones repetidas especialmente a alta velocidad y a plena carga.

El inconveniente puede ser debido a: conducto del carburador sucio u obstruido; ha entrado agua en la nafta; examinar la nafta del tanque, y en caso que se compruebe que hay agua, vaciar completamente el tanque y el carburador, secar bien y colocar nafta nueva;

Gigleurs del carburador parcial o totalmente obstruidos: desmontarlos y limpiarlos soplando en el interior.

2.º Escape irregular y descarga de humo negro. El inconveniente es debido a mezcla demasiado rica causada por: imperfecto funcionamiento del flotante y de la aguja que provoca el aumento del nivel de la nafta (flotante agujereado, aguja fuera de lugar, base de retén de la aguja deteriorada); el gigleur flojo, vástago de regulación fuera de la posición correcta.

3.º Recalentamiento anormal del motor.

El inconveniente puede deberse a mezcla demasiado rica (causa como el caso 2º) o demasiado pobre causada por: nivel de la

nafta en el vaso demasiado bajo; infiltración irregular de aire en el conducto aspirador; gígleur inadecuado; lubricación defectuosa.

b) Inconvenientes causados por el encendido irregular:

- 1.º Encendido muy adelantado (golpeteo metálico debido a sollicitaciones irregulares sobre el pistón; o muy atrasado (recalentamiento anormal del motor (explosiones en el caño de escape).
- 2.º Encendido espontáneo debido al excesivo recalentamiento, o a carbono incrustado en la cabeza del pistón o en la cámara de explosión (el motor pistonca).
- 3.º Fallas de golpes como consecuencia de falta de chispa: bujía empastada; punta del ruptor empastada u oxidada; cable del circuito de encendido flojo o roto; contactos que descargan en la masa.

c) Inconvenientes provocados por el deficiente funcionamiento de órganos mecánicos:

- 1.º El motor no desarrolla la potencia normal: puede ser causado por la compresión insuficiente (excesivo juego entre el pistón y el cilindro, como consecuencia del exceso de uso; regulación de las válvulas insuficiente debido al desgaste de los asientos; válvulas abiertas por falta de la luz necesaria entre balancines y varillas).
- 2.º Cabeceo del motor y ruido metálico: puede ser causado el primero por el juego excesivo entre varillas, balancines y válvulas; o por el resorte de las válvulas roto o debilitado; el segundo por la insuficiente lubricación de los balancines y de las válvulas, causada por la obstrucción del conducto del aceite o el deficiente funcionamiento de la bomba.

Figura 9

La regulación de los levanta-válvulas se realiza con el motor frío, quitando la tapa de la cabeza del cilindro, fijada con cuatro buloncitos. Con la llave de 10 mm aflojar la tuerca y apretar o aflojar con el destornillador regulando sobre

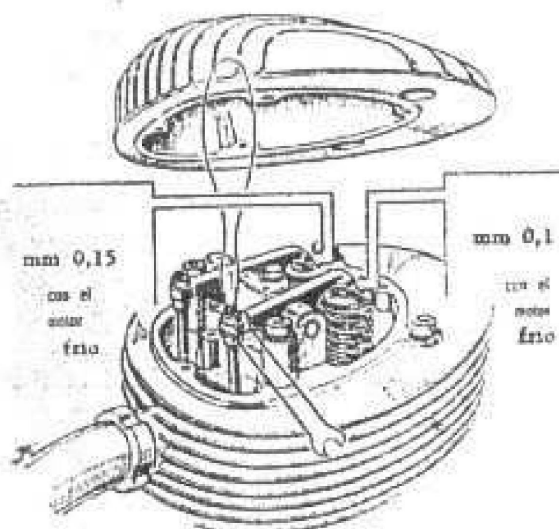


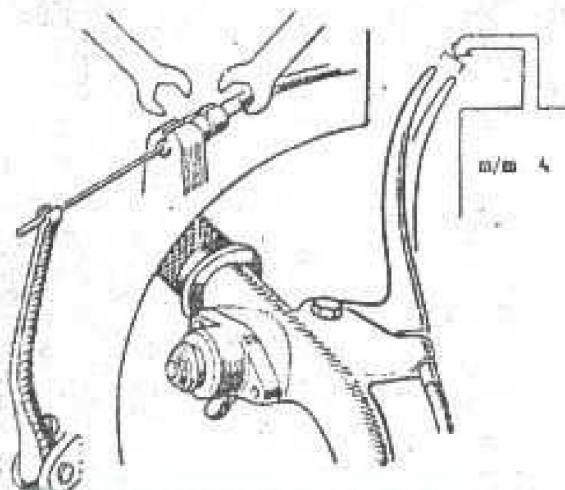
Figura 9

el balancín, hasta obtener un juego de 0.1 mm entre la válvula de aspiración y el balancín y 00,15 mm entre la válvula de escape y el balancín. (El juego se entiende con el motor frío).

Embrague

Figura 10

Para el regular funcionamiento del embrague, la palanca de comando, situada en el manubrio debe tener, en el extremo un juego de aproxi-



www.lamaneta.com

Figura 10

madamente 4 mm. La regulación se efectúa actuando sobre el estira-cable correspondiente, fijado al cárter.

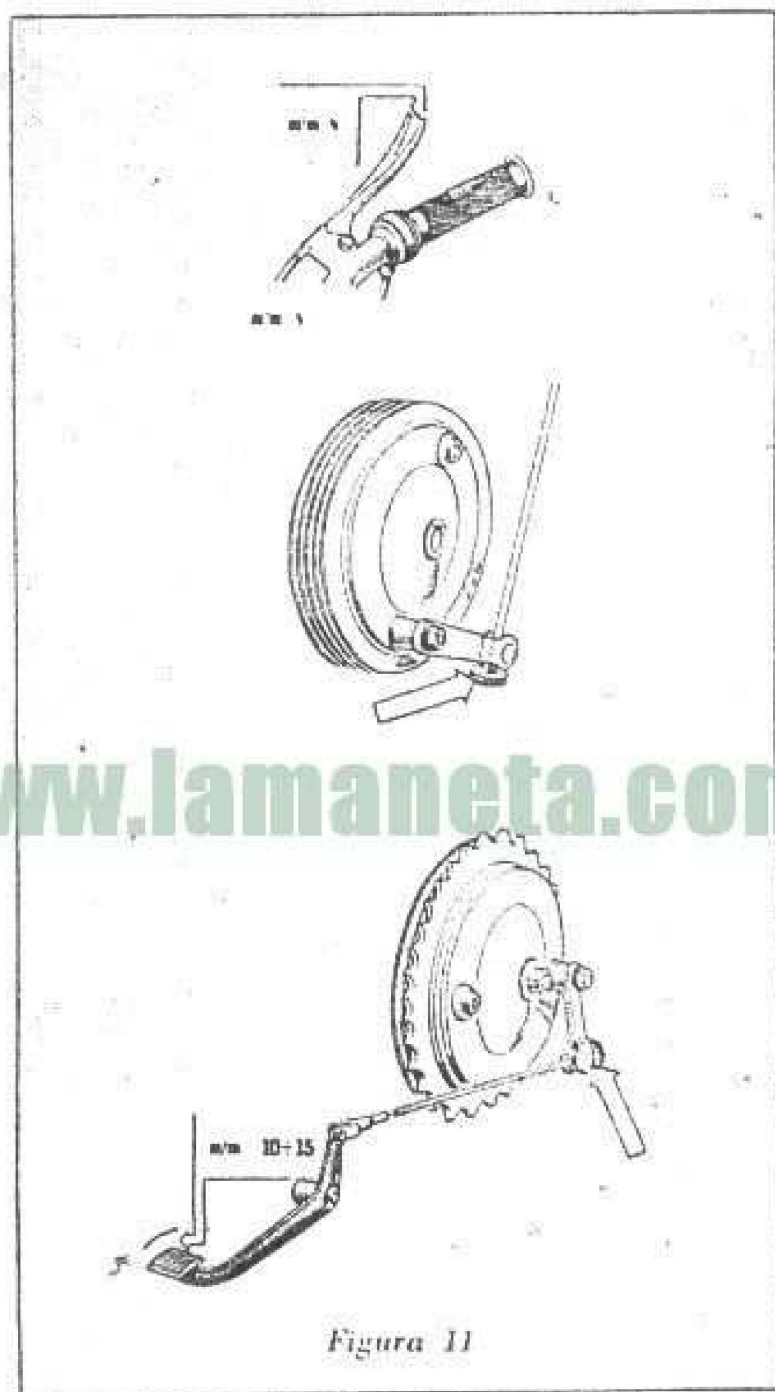
Cadena

La regulación de la cadena se realiza actuando sobre el correspondiente estira-cadena, previo alojamiento de la tuerca de fijación del eje de la rueda y del tambor del freno. Para un registro justo, la cadena debe presentar la posibilidad de un juego de 10-15 mm con la máquina en el suelo y estando una persona sobre el asiento.

Después de realizada esta operación recomendamos controlar la alineación de las ruedas.

Frenos

La regulación del mando del freno delantero se efectúa actuando sobre el botón estriado a'ornillado sobre la varilla de mando. Es necesario dejar 4 mm de juego en la extremidad de la



palanca de mando del manubrio. El freno trasero se regula actuando sobre el botón estriado atornillado sobre la varilla de mando. Regular hasta dejar un juego de la extremidad del pedal de 10-15 mm.

Rueda delantera

Para quitar la rueda se procede de la siguiente manera:

- 1 Se saca la varilla de comando del freno.
- 2 Se quita la tuerca del eje de la rueda.
- 3 Se afloja el buloncito inferior de cierre del lado izquierdo de la horquilla.
- 4 Se quita el perno de la rueda del lado izquierdo, empujando la extremidad derecha enroscada del propio perno.

Se quita la rueda hacia abajo.

Para colocarla, se introduce la rueda munida del distanciador lateral, y enfilado el eje del portazapatas en el correspondiente alojamiento del lado izquierdo de la horquilla, se introduce el perno en la rueda por el lado izquierdo.

Ayudándose con un destornillador sobre este lado, y con una llave sobre la tuerca enroscada del lado derecho, se fija la rueda hacia el lado derecho de la horquilla y se asegura luego el perno del lado izquierdo, apretando el buloncito inferior con una llave.

www.lamaneta.com

Carburador

Figura 12

Para desmontarlo: aflojar el collar de fijación accionando sobre la tuerca del tornillo, luego quitar el carburador del tubo colector.

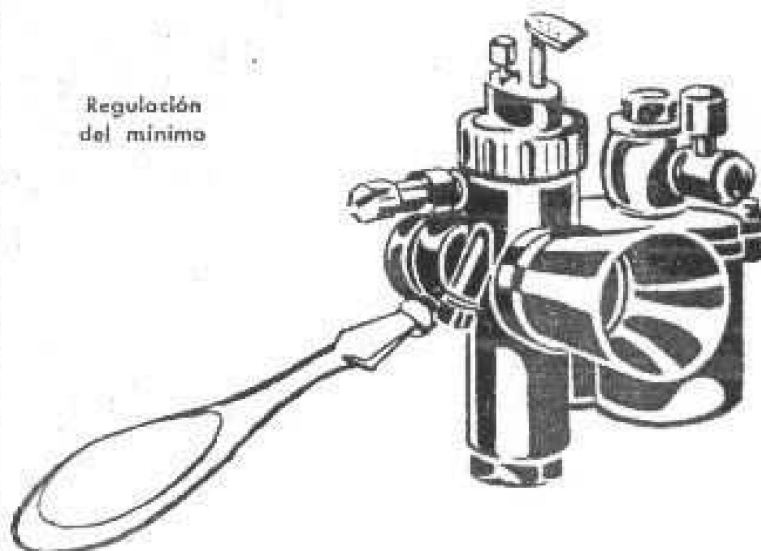
Regulación del mínimo: accionar sobre el tornillo con un destornillador según indica la fig. 12, regulando así el pasaje del aire al paso mínimo.

Normalmente el tornillo se cierra totalmente y luego se afloja de media vuelta.

Regulación del máximo: está ya establecida por la fábrica. Asegúrese que la válvula del gas cumpla toda su carrera y que la aguja cónica esté en la posición prescripta (2ª muesca).

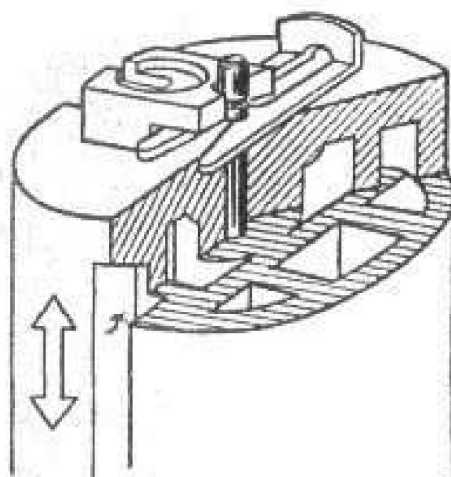
Regulaciones del Carburador

Regulación
del mínimo



www.lamaneta.com

en la 2ª muesca
de la aguja
cónica



Regulación
del máximo

Figura 12

**normas
para el
mantenimiento**

10

Instalación eléctrica

www.lamaneta.com

Dinamo

El mantenimiento de la dinamo debe limitarse a una revisión periódica de las escobillas y del colector.

Cerciorarse que las escobillas trabajen libremente en su guía y no presenten desgaste; en caso contrario conviene proceder a su sustitución. Quitar los restos de aceite y polvo de carbón con nafta y luego secar bien.

Limpiar el colector con un trapo humedecido con nafta; si presenta ligeras rayaduras, poner el motor en marcha y pasar suavemente un papel de lija fino (nunca papel esmeril); si, no obstante ello, las rayaduras no desaparecieran, convendrá desmontar el rotor (inducido) y repasar el colector en el torno.

Cuando se cambien las escobillas se deben poner otras de la misma procedencia de fábrica.

No bañar nunca con nafta los bobinados del inducido ni del campo inductor, para no deteriorarlos de manera irreparable.

Ruptor

El mantenimiento del ruptor se limitará a la regulación de los contactos cuya abertura debe ser de 0,35-0,40 mm. Si los contactos están sucios, limpiarlos con un trapo empapado con nafta y después secarlos bien.

Si la superficie plana de los contactos presentara cierta aspereza, debe eliminarse con una lima adecuada, limpiando luego bien. Si la estopa de lubricación del cojinete se seca, humedecerla con no más de dos gotas de aceite mineral liviano.

El grupo del avance automático puede ser lavado con nafta y luego soplado con aire comprimido. Poner después algunas gotas de aceite liviano en el perno de la masa, en la horquilla del excéntrico y en el perno guía del mismo.

Regulador y bobina

No es necesario ninguna indicación especial para el regulador ni la bobina.

Batería

De toda la parte eléctrica, es el accesorio que requiere una más asidua observación y la mayor diligencia en el mantenimiento.

La primera carga debe realizarse con mucha atención y sin superar la intensidad de 0,7 Amp. que es la máxima tolerable por la batería.

Debe verificarse frecuentemente si el nivel del líquido recubre enteramente las placas; en caso que ello no ocurra, se debe reponer agregando agua destilada (de ninguna forma debe ponerse agua natural aunque sea potable), y controlando al mismo tiempo la densidad del líquido (para esta operación será conveniente dirigirse a una persona competente y experimentada).

Aun cuando se tenga la máquina fuera de uso por un cierto tiempo (un mes o más), es necesario recargar periódicamente la batería (en el transcurso de tres meses la batería se descarga de por sí completamente).

Controlar que no se tapen los agujeros existentes en los tapones de cada elemento.

Para quitar y reponer la bujía

Utilizar una llave adecuada. Al colocarla nuevamente hay que tener la precaución de hacerlo con la debida inclinación (figura 13) y atornillarla en lo posible con la mano bien hasta el fondo.

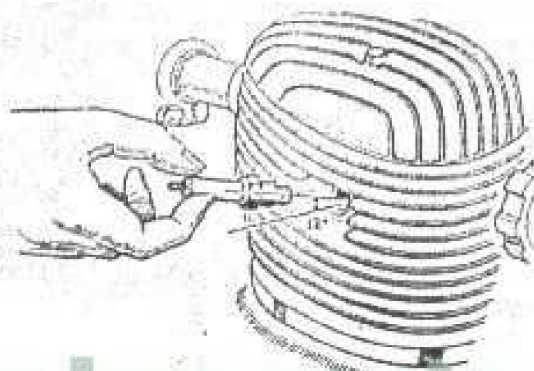


Figura 13

Suspensión delantera

Figura 14

La horquilla telescópica delantera no necesita mantenimiento especial. El contenido de aceite es de 90 cm³ para cada brazo de la horquilla. La revisión del aceite, que es del tipo Castrolite de la Castrol, debe hacerse prudencialmente cada 5.000 kilómetros.

En caso que luego de ese recorrido el aceite se mantuviera en óptimas condiciones, es suficiente reponer la cantidad que eventualmente resulte necesaria para alcanzar el volumen correspondiente.

Para que salga todo el aceite, se quita el tapón inferior (2) ubicado en la proximidad del perno de la rueda. El nuevo aceite se coloca sacando el tapón superior (1), que se encuentra en el punto de conexión del manubrio.

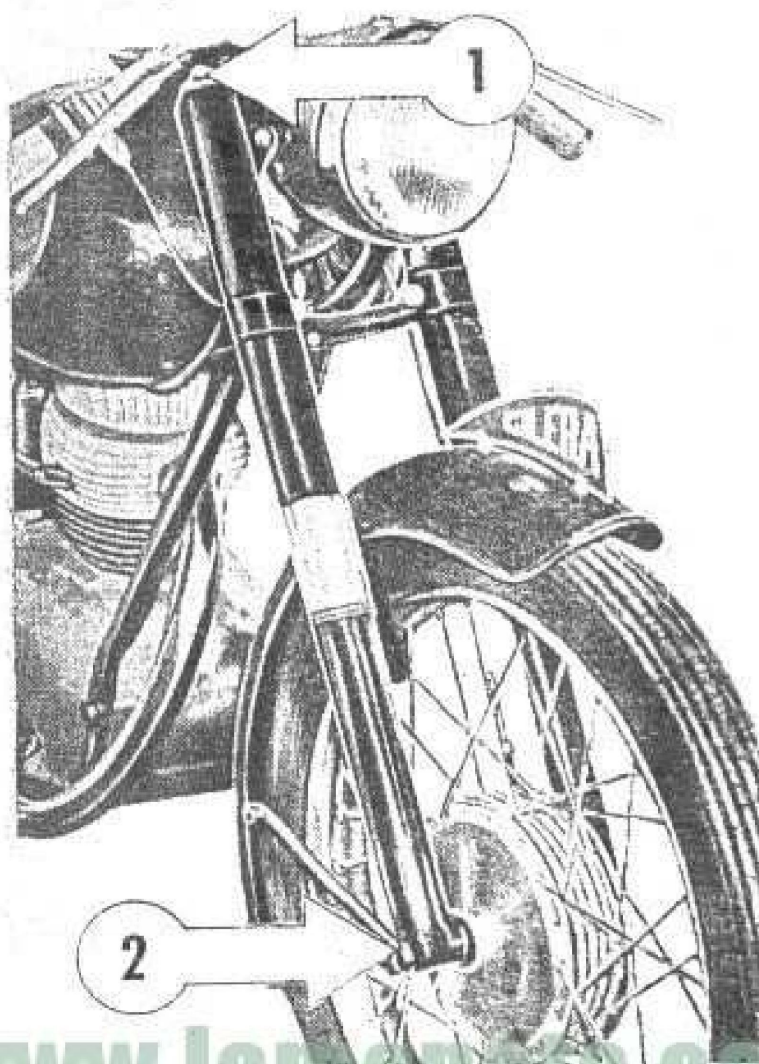


Figura 14

Suspensión trasera

No requiere mantenimiento. En caso que el amortiguador hidráulico, incorporado a la suspensión, no trabajara en debida forma, es aconsejable enviarlo a los Agentes Autorizados.

Cuenta - kilómetros

Es de modelo incorporado en el farol y conectado con la rueda trasera en el lado derecho con un reenvío angular.

Se aconseja lubricar el reenvío cada 1.000 kms. con grasa fluida. Además cada 3.000 kms. desconectar el cable del cuenta-kilómetros, desenfundarlo de su forro y lubricarlo con aceite del tipo para motores.

Lavado y lubricación

La limpieza de todas las partes de la motocicleta responde a un principio de sana economía, por cuanto permite al vehículo conservarse mejor y prolonga, por lo tanto, su duración.

La limpieza común y otras especiales más completas efectuadas a las distintas partes de la máquina, permiten prevenir consecuencias desagradables. El mejor sistema es utilizar querosén, un pincel y trapos limpios para secar, quitar el barro, polvo, residuos de aceite y suciedad de las partes no pintadas.

Debe evitarse absolutamente utilizar solventes para el lavado de las partes pintadas: se pondrá cuidado en lavarlas con agua, usando una esponja, y secando después con una gamuza.

El esquema de la figura 15 indica las partes sujetas a lubricación periódica.

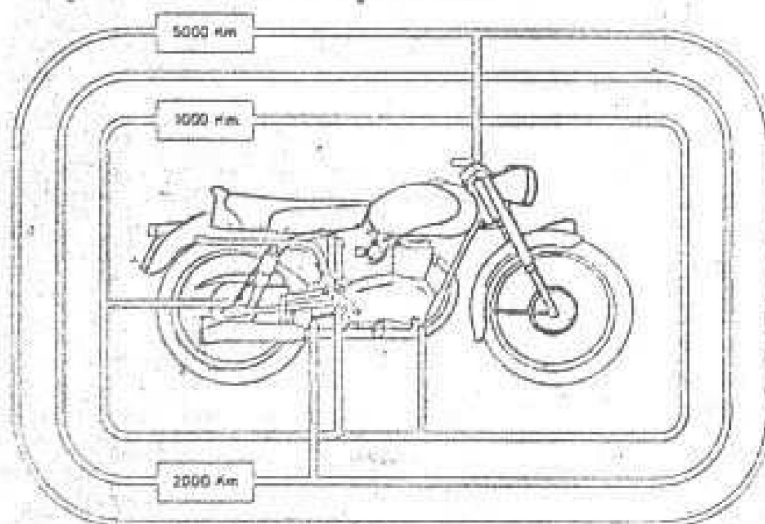


Figura 15